TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

NUMER ZAWIERA: „Szkodliwość importu samochodów i montowni samochodowych", — „Rozpoczęcie sezonu sportowego", — „Nic nowego pod słońcem", — „Możliwości samochodu ciężarowego", — „Komunikaty P. Z. M.", — „Nieznany bohater" (nowela), — „Turystyka lotnicza" i t. d.

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 26 marzec 1929 r. Nr. 13 (41).

W CIĄGU CZTERECH LAT OSTATNICH PRZYWIEŹLIŚMY

z zagranicy samochodów i części samochodowych, za sumę tak wielką, iż możnaby za nią wybudować 12 fabryk samochodów.

Zagadnienie importu samochodów z zagranicy nie było dotychczas właściwie oceniane i oświetlane.

Mówiło się o ujemnym bilansie handlowym, o bezrobociu i wielu temu podobnych bolączkach, nie wnikając w wymowę cyfr. Sucha cyfra nie poparta obrazowym przykładem, nie przemawia z dostateczną siłą do przekonania czytelnika, a w żadnej mierze z tą siłą, co ta sama cyfra odpowiednim przykładem uzupełniona.

Nie wątpię, iż podane przezemnie poniżej cyfry są znane ogólnie, postaram się jednak odpowiedniem ich omówieniem ujawnić i podkreślić ich właściwy charakter i wymowę.

Wartość przywozu samochodów do Polski wzrasta z roku na rok, stanowiąc coraz poważniejszą pozycję w naszym ujemnym bilansie handlowym.

W czasie od dn. 1 stycznia 1925 r. do końca 1928 r. przywóz ten wyraził się cyfrą zgórą 203 miljonów złotych, przyczem na poszczególne lata przypada w/g danych Głównego Urzędu Statystycznego:

1925 r.	ca	23 miljonów Zł.
1926 r.	„	17,8 „ „
1927 r.	„	50,5 „ „
1928 r.	„	112,2 „ „
Razem:	„	203,5 miljonów Zł.

Dwieście trzy miljony Zł.! Co mówi ta cyfra?

Mówi ona bardzo wiele.

Mianowicie — ***że w ciągu czterech lat ostatnich, przywieźliśmy z zagranicy samochodów i części samochodowych za sumę tak wielką, iż możnaby za nią wybudować w Polsce 12 takich fabryk, jak*** „Fabryka Samochodów Ursus". Przypuśćmy, że wybudowanoby za tę sumę tylko 6 fabryk, ale zato większych, a mielibyśmy w kraju sześć placówek przemysłu samochodowego, doskonale wyposażonych zarówno technicznie jak i w kapitały.

Produkcja ich z łatwością osiągnąćby mogła ca 10.000 samochodów rocznie). „Ursus" obecnie produkuje 800 wozów ciężarowych rocznie). Wobec przewidywanego zapotrzebowania rynku naszego w roku bieżącym na ca 11.000 samochodów wszelkich typów, kwestja samowystarczalności, już dziś byłaby rozwiązana, import zaś zagranicznych automobili spadłby do właściwych rozmiarów.

Nie idźmy zresztą, aż tak daleko. Weźmy inny przykład. Skromnie licząc ca 25 proc. zysku importerów od sumy Zł. 203 miljonów wynosi zgórą 50 miljonów Zł., innemi słowy za same zyski z czterech ostatnich lat, osiągnięte przez zagranicę na importowanych do nas samochodach, możnaby zbudować 2 fabryki, których wytwórczość roczna sięgałaby ca 4.000 samochodów.

Za ten sam procent zysku od 112 miljonów Zł. (t. j. od wartości przywozu samochodów w jednym tylko ubiegłym roku), wyrażający się sumą zgórą 25 miljonów Zł., możnaby wybudować fabrykę, której produkcja sięgałaby ca 2.000 wozów rocznie. Pomyślmy tylko, że sumy te mogły zostać zainwestowane w przemysł automobilowy w kraju, miast być wywożone zagranicę! Import zagraniczny, jakem wspominał wzrasta z roku na rok, ekwiwalent w złotych polskich wywożony zagranicę, rzecz jasna wzrasta również.

W rezultacie dzisiaj ze smutkiem stwierdzamy, iż *przeszło 100 miljonów Zł. odpłynęło w ubiegłym roku z Polski od obcych kieszeni*, dla nasycenia naszego rynku samochodowego.

Jest to objaw niepokojący i wysoce niepomyślny.

Nie ulega wątpliwości, że nawet w wypadku gdybyśmy już mieli dostateczną ilość fabryk samochodowych w kraju, niemoglibyśmy całkowicie zaspokoić popytu rynku. zawsze pewna ilość automobili, przedewszystkiem luksusowych, byłaby importowana. Ale lwia część zapotrzebowania wykonywana byłaby w Polsce, a przecież o to tylko nam idzie.

Nie należy zapominać również i o tem, iż samochody produkowane w kraju specjalnie na nasz rynek, odznaczają się temi wszystkiemi cechami, jakie dla naszych warunków eksploatacyjnych są najbardziej wskazane i pożądane.

Bezplanowo importowane do Polski samochody, po większej części nie odpowiadają tym kardynalnym wymogom. Budowane są w krajach o zupełnie innych wymaganiach stawianych samochodom, zarówno ze względów drogowych, a więc wytrzymałości, jak i ekonomiczności eksploatacji i t. p.

To zagadnienie wymaga obszerniejszego omówienia, więc jeszcze do niego powrócę.

Dzisiaj chcę jeszcze poruszyć sprawę modnych obecnie i powstających u nas coraz częściej montowni zagranicznych.

Jakiż jest powód, iż firmy zagraniczne (amerykańskie) *z takim zapałem zaczynają zakładać u nas swe ekspozytury eksportowe?* Przyczyna jest bardzo prosta. Amerykański przemysł automobilowy wszedł już w to stadjum, gdzie nie można wykorzystać w całości aparatu produkcyjnego, ponieważ pojemność rynku wewnętrznego zaczęła się cofać, natrafiwszy na granice krańcowego zaopatrzenia. Producenci amerykańscy siłą rzeczy musieli zwiększyć wysiłki dla opanowania rynków zagranicznych. *Szczególnie łakomy jest dla nich rynek*, tak słabo broniony przez cło jak nasz. Ułatwia osiągnięcie tego celu zakładanie montowni.

Przedstawiciele tych montowni rozwijają bardzo ożywioną działalność i starają się drogą szerokiej propagandy i intensywnej reklamy wmówić w masy odbiorców, iż montownie takie, są to instytucje niezmiernie pożyteczne dla Polski, dzięki czemu godne są one poparcia, zarówno sfer rządowych jak i ogółu obywateli.

Że tak w rzeczywistości nie jest, postaram się pokrótce wyjaśnić. Montownia jest to odmiana importu samochodów prawie równie nieracjonalna i niewskazana jak import całkowitych wozów z zagranicy, chociaż na pierwszy rzut oka przedstawia pewne korzyści. Korzyści te jednak, w porównaniu ze stronami ujemnemi bledną, gdyż są niewielkie i nie przechylają szali na swą stronę.

Utworzenie w kraju montowni zagranicznej ze względów bilansowych jest szkodliwe, gdyż taka produkcja pseudo-krajowych samochodów, jest w rzeczywistości wzmożonym importem, z tą tylko różnicą, że zamiast zmontowane, przychodzą one w częściach składowych. Montownia taka, kładzie wielki nacisk na to, że jest jakoby fabryką krajową i z tego tytułu dąży do poważnego obniżenia cła na sprowadzane przez siebie części. W ten sposób chce stworzyć sobie podstawy do jeszcze silniejszej konkurencji i hamowania rodzinnego przemysłu, a także zmniejsza poważnie dochody państwa uzyskiwane dotychczas z cła.

Zyski osiągnięte przez montownię uciekają zagranicę tak, iż to co państwo zyskało na zatrudnieniu przez nią robotników, zużyciu materjałów krajowych (b. małe ilości) i podatkach, z poważną nadwyżką traci na odpływie zysków montowni zagranicę.

W razie wojny montownia, analogicznie do normalnego importu z zagranicy, nie zapewnia niezależności od państw obcych. Koncepcja przejścia montowni na całkowitą wytwórnię krajową jest nierealna, zupełnie inne są przecież tendencje wielkich koncernów przy zakładaniu montowni, jako ekspozytur eksporu i całkiem niezgodne byłoby to z ich polityką i celem.

Kapitał zainwestowany w montownię nie jest silnie związany z krajem, w którym ona pracuje. W razie zmiany konjunktur bardzo łatwą ze względu na minimalne inwestycje jest kwestja zwinięcia montowni, a wtedy kapitał uruchomiony w niej ucieka z powrotem zagranicę. Państwu może zależeć na ściągnięciu kapitału obcego, ale tylko takiego, który związany z nim silnie interesami nie będzie mógł łatwo, każdej chwili uciec z kraju, co pociągnie zresztą za sobą cały szereg poważnych konsekwencji.

Wyjaśnienia powyższe choć ogólne wystarczająco udowodniają, iż montownie, są

obecnie niepożądanym typem placówek zagranicznego przemysłu samochodowego w Polsce.

Należy się zastanowić, *czy polski przemysł samochodowy będzie mógł w obecnem stadjum rozwoju podołać przemożnej konkurencji* montowni i czy nie będą one działały destrukcyjnie na rozwój tego przemysłu. Z wywodów moich wynika to jasno.

W każdym razie wzgląd powyższy powinien być decydującym w polityce Państwa w stosunku do zagadnienia nowopowstałych montowni. *L. de Vacqueret.*

ROZPOCZĘCIE SEZONU SPORTOWEGO.

Raid Paryż — Nicea. — Wyścigi na wzniesieniu La Turbie. — Wyścig Kilometrowy w Genewie. — Rekord Eldridgea.

Sezon wielkich zawodów i turystyki samochodowej rozpoczyna się co roku raidem z Paryża do Nicei. Konkurs ten rozegrany został właśnie w ubiegłym tygodniu t. j. między 11 a 17 marca na trasie długości 933 klm., wiodącej przez Vichy, Lyon i Grenoblę, a podzielonej na cztery etapy dzienne.

Program konkursu obejmował próbę szybkości na dystansie trzech kilometrów ze startem z rozbiegu, która urządzona została pod Grenoblą, jak również próby zwrotności, elastyczności, akceleracji i hamowania.

W trzykilometrowej próbie szybkości *najlepszy czas dnia uzyskała kobieta*, Pani Paindavoine na samochodzie Bugatti, rozwijając szybkość przeciętną 154 klm. g. Drugie miejsce zajął Brisson na samochodzie Stutz z szybkością 144 klm.|g.

Pomimo iż w raidzie brało udział wielu sławnych automobilistów, pierwsze miejsce w ostatecznej klasyfikacji zdobył *nieznany kierowca Chauchat de Benneville* na samochodzie Delage. Dopiero drugie miejsce uzyskał słynny kierowca Vasselle na samochodzie Hotchkiss, a trzecie Ledur na samochodzie Salmson. Ogółem z 30 współzawodników, którzy wyruszyli na raid, klasyfikowanych zostało 26.

W niedzielę 17 marca odbył się klasyczny wyścig na wzniesieniu La Turbie, który był dostępny zarówno dla uczestników raidu Paryż-Nicea jak i dla postronnych zawodników oraz dla motocyklistów. Dystans wynosił 6300 metrów dla samochodów i 8000 metrów dla motocykli.

Najlepszy czas dnia uzyskał w tym biegu kierowca *Stuck na samochodzie Austro Daimler*, bijąc rekord wzniesienia w czasie 4 m. 09,8 s. z doskonałą szybkością przeciętną 91 km.|g. Drugi z kolei czas wykazał Dreyfus na samochodzie Bugatti, *wyrównując poprzedni rekord*, który wynosił 4 m. 20,2 s. Z pośród zawodników raidowych najlepszy czas, 5 m. 20,6 s., osiągnął Rigal na samochodzie Alfa Romeo. W klasie motocykli ogólny rekord pobił Oilter na maszynie Motosacoche 500 ccm., uzyskując czas 5 m. 49,6 s. i szybkość przeciętną 82,5 klm.|g.

— — — — — — — — — — — —

Z okazji wystawy samochodowej w Genewie rozegrany został w dniu 17 marca doroczny wyścig kilometrowy, tym razem ze startem z miejsca. Zainteresowanie wyścigiem było dosyć słabe. Najlepsze rezultaty dnia są następujące:

Samochody sportowe: von Wentzel Mosau (Mercedes Benz) 32 sek., szybkość średnia na godzinę 112,5 klm.; Escher (Bugatti) 34,6 sek., szybkość średnia na godzinę 105 klm.; Lepicard (Donnet), 36,5 sek., szybkość średnia na godzinę 93,5 klm.

Samochody wyścigowe: Morel (Amilcar) 30,6 sek., szybkość średnia na godzinę 117,6 klm.; Stuttwatter (Bugatti) 31,6 sek., szybkość średnia na godzinę 113,2 klm.; Sarbach (Amilcar) 32,2 sek., szybkość średnia na godzinę 108,4 klm.

— — — — — — — — — — — —

Znakomity rekordzista angielski Eldridge, który przed półtora rokiem o mały włos nie stracił życia w wypadku automobilowym, powrócił już zupełnie do zdrowia, czego najlepszym dowodem jest fakt, iż wespół z kierowcami Kaye Don i Eystonem pokusił się o zdobycie międzynarodowego rekordu w jeździe dwudziestoczterogodzinnej w klasie samochodów pięciolitrowych. Jazda rekordowa dokonaną została *na torze autodromu Montlhery* w dniach 16 i 17 marca, na amerykańskim samochodzie Chrysler. Przedsięwzięcie uwieńczone zostało *całkowitem powodzeniem* gdyż w ciągu doby wóz przebył dystans 2725 klm., rozwijając szybkość przeciętną 116 klm.|g. Poprzedni rekord wynosił tylko 108 klm.|g.

Marjan Krynicki.

ZAPISUJCIE się do P. Z. M.

Samochody Austin Seven w Ameryce.

Znane angielskie małe wozy Austin Seven są bardzo lubiane i znajdują znaczny zbyt w Ameryce. Z tego powodu fabryka Austin w tegorocznym sezonie rozpocznie budowę ich w Ameryce i w Kanadzie, gdzie już powstały odpowiednie towarzystwa akcyjne. Siły kierownicze techniczne przybędą z angielskiej fabryki w Birmingham.

Nowy przystępny w cenie samochód Morris Minor.

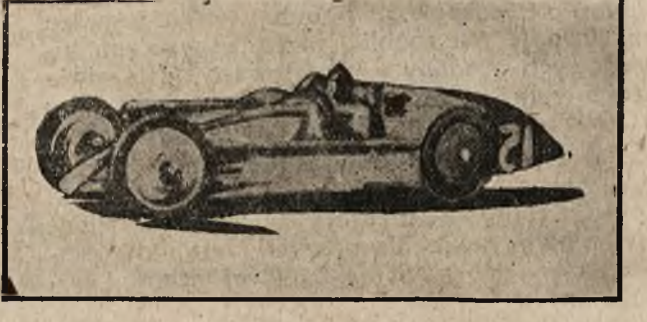
Tegoroczny londyński Auto-salon dostarczył jak zwykle cały szereg bardzo ciekawych samochodów nowej konstrukcji. Wśród wielu nowych modelów wyróżnił się i wzbudził ogólne zainteresowanie mały samochodzik o cenie przystępnej Morris Minor. Jest to samochód 4|18 konny, czterocylindrowy, z chłodzeniem wodnem, ze wszystkiemi urządzeniami wymaganemi przez nowoczesną technikę samochodową. Ten ulepszony model w stosunku do poprzednio budowanych przez znaną angielską firmę, wyróżnia się komfortowem urządzeniem karoserji co przy niskiej cenie zapewni mu powodzenie tak w poważnych kołach automobilistów jak i wśród początkujących amatorów.

NIC NOWEGO POD SŁOŃCEM

Vosin prototypem „Złotej strzały".

Rekord Segrave'a rozgłoszono na łamach wszytstkich pism świata. Wszystkie pisma opisują, jego naprawdę szalone zwycięstwo. Szaleństwem jest, do stawiania o zdobycie laur i tytułu „Najszybszego automobilisty" i „Króla szybkości", *Lee Bible przypieczętował pokusę swą śmiercią*, a jego Triplex uczyniwszy ostatniego młynka — rozstrzaskał się w gruzy. Wyzbył się Segrave na rok b. ostatniego rywala. Jego 372 klm. są rekordem świata. Jest on — powtarzam — na ustach całego świata automobilego, a jego „Złotej strzale" przypisują nadzwyczajną budowę, pomysłowość i siłę jej 1000 KM..., lecz...

Czy jest coś nowego pod słońcem?



„Voisin-meteor"—z roku 1923.



„Złota strzała"—z roku 1929.

Po każdym rekordzie, wynalazku, odkryciu, następują refleksje. Dziś gdy zdobywamy, rekord wysokości lub szybkości, to jednak..., jednak uprzytomniamy sobie, że próby te, nie z tak dodatnim wynikiem, ale również uskuteczniane były i przed dawne, — może nawet, setki tysiące lat.

„Złota strzała". Otóż „Złota strzała", również nie — jest, tym krzykiem, ostatniej doby. Jest tylko ulepszeniem wzorowanym na samochodzie Voisin z roku 1923.

Podane dwie ryciny: 1. *„Voisin — meteor"* z roku 1923 *(samochód zbudowany umyślnie na Grand Prix Automobilklubu Francji)* i 2. *„Złotą strzałę"* podobne są do siebie zdumiewająco, te same kształty: płaski profil, prosty spód, koła ukryte pod nadwoziem i wydłużony przód o poziomym zakończeniu. Wszystko w „Złotej strzale" podobne do Voisin'a. Wszystko zbudowane tak jak w „Voisin'ie", w obliczeniu do osiągnięcia największej szybkości przez silny motor i najminiejsze stawianie oporu powietrza.

— Więc czy jest coś nowego pod słońcem? Wszak „Złota strzała, *to tylko dobre i ulepszone naśladownictwo konstrukcji* „Voisin-meteor". *M.*

Nowe sposoby regulacji ruchu ulicznego w Berlinie.

W ostatnich latach przyrost ilości pojazdów mechanicznych w wielkich miastach zwiększa się w bardzo szybkiem tempie. Wywołuje to nowe trudności regulacji ruchu ulicznego. Specjalne trudności wywołuje regulowanie ruchu pieszych i cyklistów.

Przejścia przez jezdnię dla pieszych zostały wyznaczone w Berlinie przy pomocy białych linij, jak to ma miejsce w Warszawie. Prócz tego przejścia te są zaznaczone przy pomocy wpuszczonych w jezdnię żelaznych płyt.

Część jezdni została oddzielona białym pasem i przeznaczona wyłącznie do użytku cyklistów. Na tą część jezdni inne pojazdy wjeżdżać nie mają prawa.

Produkcja Citroëna.

André Citroën, francuski Ford, oświadczył na zjeździa swych przedstawicieli w Brukselli, że bieżącego lata jego fabryki będą wyrabiały dziennie 600 samochodów (typu cztero i sześciocylindrowego).

BOLESŁAW KACHEL.

Możliwości samochodu ciężarowego.

Wykorzenienie braku zaufania społeczeństwa polskiego, do Krajowego przemysłu samochodowego, jest rzeczą konieczną.

Badanie danych statystycznych państw europejskich ujawnia stały wzrost liczby użytkowych pojazdów mechanicznych, a więc tych, które budowane są na pospolicie zwanym podwoziu ciężarowym. Daje się zauważyć w ciągu ostatnich lat wielki rozwój przemysłu, mającego na celu produkcję takich tylko pojazdów i szereg fabryk ogranicza swą produkcję do nich jedynie. Jest to naturalną konsekwencją dążeń życiowych do motoryzacji ruchu, znajdującej swe usprawiedliwienie przedewszystkiem w *kalkulacji czysto handlowej*, wykazującej bezapelacyjną wyższość pojazdu, mechanicznego nietylko nad koniem, lecz parą. Pokrótce przyjrzyjmy się skali, w jakiej pojazd mechaniczny znaleźć może zastosowanie.

Pojazdy mechaniczne, ściślej zaś mówiąc samochody ciężarowe i autobusy — jak już z tych dwu pojęć wynika, mają na celu przewożenie towarów i osób. Istnieją dziedziny gospodarki, dla których samochod ciężarowy jest niezastąpionym środkiem przewozowym, że wspomniemy tu np. rozwiniętą u nas w dużym stopniu gospodarkę leśną. Jeśli przyjmiemy, iż czas załadowania i wyładowania drzewa jest jednakowym przy użyciu zaprzęgu konnego czy przy użyciu pojazdu mechanicznego, to na podstawie dokładnie prowadzonych statystyk amerykańskich nie trudno będzie ustalić, iż szybkość transportu wzrasta w gospodarstwie leśnem czterokrotnie. Pozatem — rzecz niezmiernie doniosłej wagi — *nowe konstrukcje podwozi uniezależniają całkowicie transport od stanu dróg*, dokładniej zaś mówiąc, od ich braku w lasach. Szczególnie poważne usługi oddaje tu sześciokołowiec, odporny na wszelkie niespodzianki terenowe.



W gospodarce leśnej — na spadku 50°!

Zastosowanie samochodu ciężarowego w gospodarce leśnej winno nastąpić w interesach zdrowej kalkulacji kupieckiej w jaknajszerszym stopniu, a to tembardziej, iż *dziś jesteśmy w tem położeniu, że uniezależniliśmy się, jeśli chodzi o produkcję pojazdów ciężarowych, od zagranicy*. Jeśli zaś, jak powiadam, w gospodarstwie leśnem znajduje samochód ciężarowy tak wielkie zastosowanie (brak miejsca nie pozwala mi podać niezmiernie ciekawych szczegółów statystyk amerykańskich na ten temat) — to gospodarstwo rolne dziś bez pojazdu mechanicznego obejść się absolutnie nie może. Pomijam już tutaj traktor, jako conditio sine qua non nowoczesnego gospodarstwa rolnego — i przechodzę do zupełnie codziennych objawów: rozwożenie mleka np. przy pomocy dziwnie starej, dobre czasy przypominającej furmanki, ciągnionej przez zdychającą habetę — to widoczek, charakterystyczny chyba tylko u nas, gdzie konserwatyzm równy jest tylko angielskiemu, gdzie brak odwagi do inwestowania tego niewielkiego kapitału, jakiego wymaga nabycie samochodu ciężarowego, a który się po stokroć opłaci. Ileż to razy na ulicach Warszawy widzimy rankiem nietylko konne, ale wręcz ręcznie ciągnione pojazdy? Mleko, rzecz prosta, nadchodzi do celu późno i w niewielkich ilościach: co może w tych warunkach zrobić samochód ciężarowy—tego nie trzeba dowodzić na podstawie danych statystycznych. A przecież to samo, co dotyczy mleka, znajdzie zastosowanie, jeśli mowa będzie o wszelkich innych środkach żywnościowych, nie wyłączając przewozu żywego inwentarza. Technika budowy nadwozi poszła dziś tak daleko, a w kraju, dzięki posiadaniu pierwszorzędnych wytwórni karoserji, jesteśmy do tego stopnia uniezależnieni od zagranicy, iż *dzisiaj budować możemy najbardziej specjalne pojazdy dla wszelkich celów*. Rozpowszechnienie transportu przy pomocy pojazdu mechanicznego, przy pomocy samochodu ciężarowego, uzależnione jest jedynie od zrozumienia przez ogół zainteresowanych, że wszelkie inne, poza samochodem stojące, środki transportowe są odeń droższe mimo, iż wymaga on stosunkowo dużej inwestycji w porównaniu z wózkiem ręcznym czy jednokonnym miernym zaprzęgiem.



Sześciokołowiec jest drogi, lecz dobry.

Nie mogę się oprzeć chęci podania bodaj jednego przykładu. Byle jakiego. Sięgam ręką ku półce, na której zgrupowałem zagraniczne pisma z danemi statystycznemi o samochodzie ciężarowym. Biorę do ręki pierwszy-lepszy numer. Mam. Chodzi o cegły, dowożone z cegielni na miejsce budowy. Pięciotonowy samochód z przyczepką, rozwijający szybkość 25 klm/godz. bez ładunku i 20 klm/godz. z ładunkiem, transportuje jednorazowo 3.000 sztuk cegieł. Czas naładowania — 20 min., wyładowania — 25 min. dla 1.000 cegieł. Przestrzeń — 8 klm.

Dokładne obliczenie wykazuje:

7.00 — 8.00	ładowanie	3.000 cegieł.
8.00 — 8.24	jazda z ładunkiem	
8.24 — 9.39	wyładowanie	
9.39 — 9.58	jazda z powrotem	

Do godziny 15.35 czynność ta powtórzona zostanie dokładnie trzykrotnie, ogólna liczba przewiezionych cegieł w ciągu dnia roboczego wyniesie 9.000 sztuk. Przy uwzględnieniu, iż zatrudniamy sześć furmanek, zabierających po 500 cegieł i że czas ładowania i wyładowania jest analogiczny, w tym samym okresie czasu można przewieźć zaledwie 4.200 cegieł. Przyczem koszt eksploatacji furmanek jest znacznie wyższy.

Tyle przykład jeden, pierwszy z brzegu. A to samo, co jest z cegłami, ma miejsce ze wszystkiemi bez wyjątku towarami. Motoryzacja jest rzeczą wielkiej wagi, wielkiego znaczenia — jeśli w dodatku zastosowano właściwy, do wymagań dróg polskich dostosowany samochód. A takie przecież na rynku mamy.

Jeśli od transportu towarów przejdziemy do nowoczesnej komunikacji osobowej, opartej na wyzyskaniu silnika spalinowego, to stwierdzimy przedewszystkiem wielką walkę, jaka toczy się w chwili obecnej pomiędzy koleją i autobusem. I nic dziwnego. Autobus ma kolosalną wyższość nad koleją, szczególniej od chwili zrównania się z nią pod względem bezpieczeństwa, szybkości i komfortu. Autobus znajduje zastosowanie w szeregu dziedzin życia, a więc w komunikacji blisko — i dalekobieżnej, w hotelarstwie, w turystyce i t. d. Dzisiejsze postępy w konstrukcjach podwozi i budowie karoserji dają wszystko, czego wymagać można od autobusu. Jak wielką rolę odegrać może autobus w komunikacji osobowej, tego wymownym przykładem jest powodzenie, jakiem cieszą się miejskie autobusy w Warszawie.



Kabina autobusu sypialnego w dzień,



i w nocy.

Jak już zaznaczyłem, rozwój zastosowania samochodu ciężarowego i autobusu spotyka się u nas z rzadkością gdzieindziej spotykanym uporem konserwatyzmu czy wręcz obawy. I tak, jak konieczną jest rzeczą *wykorzenienie braku zaufania społeczeństwa polskiego do krajowego przemysłu samochodowego*, tak niemniej koniecznem jest zrozumienie przez to społeczeństwo, iż samochód ciężarowy to *jedna z dróg do bogactwa narodowego*, prowadzącego poprzez rozumną gospodarkę oszczędnościową.

* * *

Wszystkim Prenumeratorom, Czytelnikom i Sympatykom naszego tygodnika, życzymy z okazji nadchodzących Świąt Wielkanocnych

WESOŁEGO ALLELUJA!!!

Redakcja i Administracja.

Kpt. JERZY KULESZA.

ZNACZENIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO w wojsku.

(*Dokończenie*)

Taki nieskończony wąż samochodowy nie mógł się zatrzymać z powodu defektu jednej lub nawet dziesiątka maszyn: słabsze „stworzenia samochodowe" brutalnie strącone z szosy do przydrożnych rowów długo musiały oczekiwać dopóki litościwe serce kierownika ruchomego warsztatu inaczej zdecydowało o ich dalszym losie.

Zdjęte magneto, odłączone jako dołącznik do meldunku było dostatecznym dowodem, że ten lub inny samochód nie zdołał dorównać towarzyszom w ich wytężonej pracy dla dobra Ojczyzny.



Tak jak Niemcy połowę swych sukcesów zawdzięczają doskonale zorganizowanemu transportowi kolejowemu, tak sojusznicy mogą być dumni ze swych kierowców samochodowych, o których śmiało można powiedzieć, że „dobrze zasłużyli się ojczyźnie".

Jeżeli chmary czołgów ostatecznie przechyliły szalę zwycięstwa na stronę Koalicji, to samochody w niemałej mierze przyczyniły się do zatrzymania marszu niemców na Paryż, a następnie do stworzenia trwałego oporu przeciw zachłanności nieprzyjaciela.

Wszak Paryż swe ocalenie zawdzięcza historycznemu przewozowi na czas wojska, przy pomocy rodzinnych paryskich taksówek.

Brak miejsca nie pozwala na dalsze rozwodzenie się nad celowością użycia samochodu w wojsku i znaczenie transportu samochodowego, jednakże te kilka zestawień i podanych faktów dobitnie ilustrują, że najbliższa wojna jest nie do pomyślenia bez szybkiego, ładownego środka lokomocji jakim jest samochód.

Nowocześni konstruktorzy samochodowi jakby wczuwając się w potrzeby możliwych, przyszłych działań wojennych, budują samochody ciężarowe, mogące rozwijać szybkości dostępne, nie tak dawno możliwe tylko dla samochodów osobowych, starając się jednocześnie umożliwić samochodowi opuszczenie w każdej chwili szosy, co *da mu bezwzględną przewagę nad pociągiem* przywiązanym do swej stalowej drogi.

—



Niemiecki A. D. A. C. *„Powszechny Niemiecki Klub Automobilowy"* — grupujący w sobie wszystkie dziedziny sportu motorowego, jak: automobilizm, motocyklizm, lotnictwo, łodzie motorowe i etc., posiada własne gmachy w Berlinie i Monachjum. Podajemy powyżej rycinę jednego z wł. gmachów A.D.A.C'u znajdującego się w Monachjum. Przy okazji nadmieniamy, że A.D.A.C., zalicza się do największych klubów na kontynencie pod względem zgrupowanej ilości członków.



JANUSZ MEISSNER.

NIEZNANY BOHATER

Nowela.

Doskonale rozumiem tych ludzi, którzy przedewszystkiem myślą o sobie w niebezpieczeństwie; którzy, ratując się z tonącego okrętu lub z palącego się gmachu, roztrącają innych, depczą po słabych, odpychają brutalnie kobiety i dzieci, aby wydrzeć się z pazurów śmierci. Być może, iż sam w takich wypadkach postąpiłbym, podobnie: zawsze milsze jest człowiekowi życie własne niż cudze.

— Tadek blaguje, jak zwykle — powiedział z kąta gabinetu, gdzie grano w karty, rotmistrz Rygier. — Tym razem oczernia się dla odmiany. Nie wierzcie mu.

— Wcale się nie oczerniam—zaoponował Bielecki. — I wcale nie chcę pozować na tchórza. Mówię, jak jest i śmiem twierdzić, że pierwszym odruchem każdego z nas w niebezpieczeństwie będzie obrona własnego życia przedewszystkiem.

— A jak to jest na przykład ze strażą ogniową, albo z ratownictwem okrętów w czasie burzy hę?. — wmieszał się ex-marynarz Rumbowicz, popijając wystygłą dawno kawę.

— Strażakom płacą; to ich zawód. A załogi łodzi ratunkowych, walczące z burzą, już w momencie odbicia od brzegu są przedmiotem podziwu obecnych przy tem ludzi. Mnie chodzi z resztą o co innego. Jeżeli pan, panie kapitanie, ostatni schodzi z tonącego okrętu, to czeka pana za to nagroda w takiej czy innej postaci: pochwała przełożonych, podziw pasażerów i załogi i t. p. Przytem wie pan doskonale, że każdy inny sposób postępowania zostanie napiętnowany i może przyczynić się do smutnego zakończenia pańskiej karjery. Zupełnie inaczej pański pasażer: nikt go nie pociągnie do odpowiedzialności za to, że pierwszy został uratowany, choć zginęła wskutek tego kobieta...

— I pan uważa, że wszystko wtedy jest w porządku?!

— Ja tylko *nie dziwię się*, że tak bywa, że każdy wtedy myśli o sobie. Niech pan sobie wyobrazi taką sytuację, że od pana zależy: zginąć bez sławy, ratując życie obcych ludzi, lub ujść z życiem, pozostawiając tych ludzi na łasce losu. Przytem w pierwszym wypadku nikt o pańskiej ofierze się nie dowie, zaś w drugim nikt nie zdoła dowieść panu, że mógł pan postąpić inaczej. Czyż nie bedzie pan ratować *siebie?*

— A pan?

— Wyobrażam sobie, że tak. I ja i wszyscy ratowaliby *siebie* najpierw. Wyjątki, czyli tak zwani *„bohaterowie nieznani"* postępują inaczej *tylko przez brak szybkiej orjentacji;* przez nieuwagę. Nie wierzę w wersje o *„nieznanych bohaterach"*.

— Czy pan był już kiedy w opisanem przez siebie położeniu?

— Nie. Ale *ja* orjentuję się szybko: jeżeli zdarzy się taki wypadek...

— To, o ile cię znam, raczej skręcisz kark razem z twoją orjentacją — rzucił Rygier, wstając od karcianego stolika. — Grasz?

— Nie. Idę do domu. A ty.

— I ja także. Chodźmy. Odprowadzę cię. W garderobie klubu podano im płaszcze.

— Śliczna noc — zauważył Rygier już na ulicy. — Lecisz gdzie jutro?

— Nie, ale tu na lotnisku będę latać. Nie wiesz? Jutro popisy lotnicze; może przyjdziesz?

— Cóż tam będzie? Tłok, propaganda, jeden lot grupowy, upał i nudy, co?

— Nie: konkurs akrobacji, nowe samoloty, strzelanie do baloników i —ja będę latać na maszynie mojej własnej konstrukcji. Przyjdź, zobaczysz.

— Taka sama blaga, jak z tem ratowaniem życia?

— Co?

— Ta twoja maszyna.

— E, nudzisz. I wiesz: zdziczałeś na prowincji: o niczem nie masz pojęcia. Naprawdę udało mi się: maszynę już zamówił departament Aeronautyki. Będą ją produkować seryjnie w Białej Podlaskiej. Chcę pokazać jutro, co można z nią zrobić w powietrzu.

* * *

Świeżo wykończone trybuny z białych sosnowych, jeszcze nie pomalowanych desek, pstre od kolorowego tłumu w jasnych letnich strojach — szumiały gwarem i śmiechem. Niżej, głowa przy głowie tłoczyła się szara masa nieuprzewilejowanych, otaczając półkolem żółtą linję barjery. Przed nią leżała zielona arena lotniska, a dalej jeszcze stały równe i proste bloki żelazobetonowych hangarów.

Bielecki, siedząc za sterem patrzył w tłum. Rozgadana, szemrząca i falująca zlekka, wygięta w kształt olbrzymiego rogala ciżba ludzka, zdała się pilotowi cielskiem potwornego płazu, który drgał życiem, pulsował, uwaliwszy się na skraju lotniska, u stóp kolorowych trybun.

Ten tłum na trybunach nie robił podobnego wrażenia. Był jakiś inny, wytworniejszy, elegancki, porozdzielany przegrodami lóż, nie stanowił dla oka jednolitej całości, organicznie z sobą złączonej. Bieleckiemu nie nasuwało się żadne porównanie w odniesieniu do trybun. Ot, publiczność: dobrze ubrani mężczyźni, ładne kobiety — i tyle.

Natomiast tłum na dole był jakby jednem

PRASOWY KOMUNIKAT Polskiego Związku Motocyklowego:

1. Polskie Towarzystwo Eugeniczne Nowy Świat 1 m 5 komunikuje, że Poradnia Sportowo-Lekarska przy Pol. T. Eug. jest czynna w poniedziałki, czwartki i soboty od 6½ do 8 wiecz., przyczem w poniedziałki i czwartki przyjęcia są bezpłatne.

2. Auto-Cycle Union, London Pall Mall 83, organizuje „International 1929 Auto-Cycle Tourist Trophy Races“ które odbędzie się w dniach 10, 12 i 14 czerwca b. r.

3. Allgemeiner Deutscher Automobil—Club organizuje w dniach od 14 do 29 maja b. r. Międzynarodowy Raid Motocyklowy. Trasa wynosi 4264, 5 klm. i biegnie przez następujące miasta: Nürnberg, Brno, Szekesfehervar, Pécs, Belgrad, Temesvar, Sibin, Bukarest, Sighisoara, Oradea Mare, Kosice, Glewitz, Bautzen, Hannover. (Niemcy, Czechosłowacja, Węgry, Jugosławja, Rumunja). Wpisowe wynosi 40 R. M.

4. Union Motocycliste de France organizuje „Grand Prix de Motocyclettes 1929“, które zostanie rozegrane na obwodzie de la Sarthe w dniu 30 czerwca b. r.

5. Motocycle Club de France organizuje w dniach od 21 kwietnia do 5 maja b. r. „Tour de France Motocycliste et Cyclecariste 1929“ Trasa wynosi około 4200 km. i biegnie dokoła Francji, rozpoczynając się i kończąc w Paryżu.

6. Trzy międzynarodowe związki sportowe dla lotnictwa, automobilizmu i motocyklizmu: *Federation Aeronautique Internationale*“, Association Internationale des Automobile—Clubs Reconnus“ oraz „Federation Internationale des Clubs Motocyclistes“ ustaliły „czarną listę“ członków różnych klubów zrzeszonych w tych związkach, którzy dla różnych przewinień są zawieszeni w prawach członków, lub zdyskwalifikowani. Lista ta zawiera około 220 nazwisk (w tej liczbie motocyklistów jest zgórą stu). Są tam członkowie klubów: belgijskich, niemieckich, francuskich, amerykańskich, angielskich, argentyńskich, hiszpańskich, austryjackich, irlandzkich, szwedzkich, węgierskich i czechosłowackich.

Zapisujcie się do P. Z. M.

LISTY DO REDAKCJI:

W jednym z poprzednich numerów „Autolotu“ zamieściliśmy artykuł p.t. „Motocykl na balonach“. Nie omyliliśmy się, że artykuł ten znajdzie swoich zwolenników i przeciwników. Jeden ze „srogich wrogów cienkich gum“, nadesłał nam list, o bardzo interesującej treści, i mamy nadzieję, że zwolennicy balonów motocyklowych przeczytają go z przyjemnością:

Szanowny Panie Redaktorze.

„Przeczytawszy w Nr. 10 (z dnia 5 marca r.b.) Jego poczytnego tygodnika artykuł p.t. „Motocykl na balonach“ podpisany przez autora, *który kryje się pod apetycznym pseudonimem „Bols'a“*, chociaż nie uważam się za starego wygę, bo jeszcze zębów na motocyklu nie zjadłem, ale, że próbowałem nie tylko raz i jeden rozkoszy jazdy na „cienko ogumionym supersporcie“ jak pisze autor — pragnę zabrać głos w obronie motocykla na balonach, jako gorliwy jego zwolennik, i w tym celu skreśliłem tych kilka słów

Zdołałem też sporo „nauganiac“ się na motocyklach po Polsce i jej szosach, jako zapalony turysta, ale rzadko trafiało mi się spotkać zachwalane przez sympatycznego autora szosy, któreby nadawały się do „pogazowania z rozkoszą na jakiej górnowentylówce“. Trafiały się wprawdzie „dobre kawałki nowej szosy, przysypanej cienką warstwą szabru“, ale dosłownie tylko kawałki i jakże rzadko, a poza niemi... wzburzony ocean naszych szos.

Zawsze wtedy błogosławiłem swój motocykl, który właśnie (o zgrozo!) wyposażony jest w ogromne 27 x 4 cale balony i *nigdy nie wyglądałem na męczennika i nie straciłem „ochoty ani pędu do motocykla“*, a może właśnie dlatego, że dzięki tym poczciwym balonom *„nie czułem z czego zrobiona jest powierzchnia szosy“* i nie potrzebowałem jej odczuć, chociaż ją widziałem i gorąco Bogu dziękowałem, że to uczucie nie „przenosi się przez mego smoka i całą moją istotę“.

I chociaż te balony pozbawiły mnie doświadczania tych rozkoszy, zato *do tej pory żadne z wnętrzności mi się nie oberwało i nie potrzebuję się uganiać za jakąś* tam „latającą nerką“.

Nie zgodzę się również z autorem, że właśnie motocykl na balonach, kiedy wpadnie w doły, to wówczas *„jezdziec wraz z maszyną skacze nieraz na metr i więcej od szosy, poczem stwarza się sytuacja nie do wytrzymania“* i śmiem zapytać, czy jezdziec, mający motocykl na cienkich oponach jest wolny od tych przypadłości drogowych? — Przyzna mi to chyba każdy, że balony w takiej sytuacji porządnie łagodzą wstrząśnienia, co nie tylko jezdzcowi, ale i maszynie na dobre wychodzi.

Proszę sobie wyobrazić spadający na oba koła z wysokości metra motocykl na cienkich gumach! — Jeżeli kto takiej rozkoszy nie doświadczał i nie słyszał tego żałosnego jęku i brzęku, jaki wydaje taka nieszczęśliwa *„obciśle ogumiona maszynka“*, to niech spróbuje na własnej skórze i lędźwiach.

Ja próbowałem i dlatego jeżdżę na balonach i może właśnie dzięki temu mogę tak gorliwie uprawiać turystykę i nie czekam ze smętną miną na lepsze drogi i czasy, i przed wyjazdem nie zasięgam słuchu o stanie szos w danej okolicy — tylko walę, dokąd mnie oczy poniosą — i zawdzięczając balonom szczęśliwie do celu przybywam i nie lamentuję i nie złorzeczę złym szosom, lub kocim łbom.

A podrodze z posępną zadumą Sfinksa nie wypatruję, ani dołów na szosie, ani tych gładkich kawałków szos, lecz jak przystało na szczęśliwego wybrańca losu, któremu dane jest, dzięki posiadaniu motocykla, łatwe i szybkie wydostanie się ze zgiełku wielkomiejskiego, z całą swobodą rozkoszuję się pięknem otaczającej przyrody.

A że przy tych wszystkich dogodnościach istotnie trudno jest osiągać szybkość 120 km/godz., to jednak nie widzę powodów do zmartwienia i radziłbym tym wszystkim aspirantom na „pożeraczy kilometrów“ aby narazie, póki jeszcze szosy nasze nie błyszczą gładzią asfaltową zrezygnowali na spacerach, w interesie własnym i swoich bliźnich, z szybkości przekraczających setkę.

Na zakończenie *muszę pocieszyć, zwłaszcza tych mniej doświadczonych motocyklistów*, którym na ponure oświadczenie autora o *„zdradliwości grubych gum“*, włosy zapewne ze strachu zjeżyły się na głowie, że nie taki djabeł straszny, jak go malują. I sporo jeszcze wody w Wiśle upłynie, i dosyć się jeszcze najeździmy, zanim wynajdą dla motocykli bezpieczne i niezdradliwe opony.

Nie wiem, może zrobiłem autorowi przykrość, kreśląc tych parę słów, ale *sądzę, że nie weźmie tego zbytnio do serca*, bo jest zapewne właśnie takim starym wygą i odniesie się do tych wywodów młodszego kolegi po sporcie z właściwą dla starszych pobłażliwością.

Zechce Pan, Szanowny Panie Redaktorze przyjąć wyrazy prawdziwego szacunku i poważanie

Stefan Knappe.

Komentarze do listu są zbyczne, najlepiej ocenią zdania autora listu sami, doświadczeni motocykliści. *Red.*

Z TEKI MOTOCYKLISTY:

Od jednego ze stałych Czytelników „Autolotu“, ostrzymaliśmy list z kilkoma interesującemi zapytaniami, dotyczącemi, właściwego wyboru motocyklu na drogi wileńszczyzny, z której zapytujący p. E. K. pochodzi. Ponieważ zapytania p. E. K. zbiegają się z treścią listów innych Czytelników, przeto list i odpowiedź podajemy w całości:

Szanowny Panie Redaktorze!

Będąc prenumeratorem redagowanego przez Pana poczytnego tygodnika „Autolot“ korzystam ze sposobności zwrócenia się do sił fachowych z zapytaniem w kilku interesujących mnie kwestjach.

---

ciałem, jedną szarą, pełzającą, ruchliwą istotą.

Bielecki nie lubił tłumu. Ilekroć go obserwował, czuł zimną, pogardliwą niechęć do zbitej ludzkiej masy.

Tłum przypominał mu ciemne i brudne wnętrza żydowskich kamienic i *zapach nędzy*, na który składają się: woń potu, kwaszonej kapusty, przypalonego tłuszczu..

Podobne wrażenie podczas wojny robiły na nim masy wojsk. Z prawdziwą satysfakcją niszczył wówczas zmilitaryzowany tłum, rozszarpując go na strzępy wykwitającemi w dole pod samolotem eksplozjami bomb i, szyjącemi czerwone ściegi krwi, kulami maszynowego karabinu.

Będą mnie dziś podziwiać lub krytykować — pomyślał, i usiłował wmówić w siebie, że wszystko mu jedno, czy zyska uznanie w oczach szarej masy, czy nie. Ależ tak.: nie dla ich poklasku przecież miał dziś latać!

* *
*

Zbliżała się chwila startu. Bielecki spojrzał na startera.

— Baczność! — padł sygnał.

Pilot odkręcił kran butli ze ściśnionym acetylenem. Zasyczał gaz i wypełniał powoli gumowy worek, skąd ręczna pompa wtłaczała go do cylindrów.

Zachrypiał rozrusznik, raz, drugi, trzeci. Silnik stęknął, zawahało się śmigło. Wolniutko przeszło kompresję i skoczyło zdmuchując kępki dymu z otworów rur wydechowych. Zagdakał motor i zaczął pleść coś trzy po trzy, jak stara plotkarka, która mówi, nie dbając o to, czy ją kto słucha.

Drgnęły stalowe taśmy nośne, rozpięte między płatami skrzydeł, zadrżało naciągnięte płótno kadłuba, zbudziły się stery. Smukła sylwetka dwupłatowca nagle ożyła pod tchnieniem wiatru, idącego od śmigła. Nawet leniwe, wypięte brzuchy pneumatyków kół trzęsły się śmiechem w przeczuciu blizkiego startu.

Po tłumie pod barjerą przeszła fala:— Bielecki — Bielecki leci.

— Znają mnie, pomyślał pilot.

— Bielecki! — poszło głośnym pomrukiem, kiedy starter wzniósł chorągiewkę.

Na trybunach ludzie wstali z miejsc, aby lepiej widzieć.

— start!

Czerwona chorągiewka opadła w dół krótkim cięciem. 450 koni Lorreina ryknęło twardym łomotem równych wybuchów. Maszynę wymiotło z miejsca na przód.

Bielecki pchnął ster i zgniatał go coraz mocniej, aby nabrać pędu do efektownego *Immelmana* tuż przed trybunami. Trzymał wściekle wyjącą maszynę na ziemi i gnał wprost na środek szarej masy tłumu, jak pocisk. Rozśpiewał mu się w uszach gwizd tnących powietrze linek i rósł aż do bolesnego klucia.

Potworne cielsko tłumu zdawało się sunąć, grożąc pochłonięciem samolotu, gdy zbliży się zanadto. Pod skrzydła wpadały zielone smugi trawy i uciekały w tył jak szalone. Barjera i trybuny były coraz bliżej. Bielecki już mógł rozróżnić poszczególne twarze.

Jeszcze trzymał płatowiec przy ziemi. Jeszcze, i jeszcze.

— Jeszcze trzy sekundy — pomyślał.

I nagle silnik warknął groźnie, zakstusił się, strzelił, huknął jeszcze raz i stanął...

Maszyna, przy szybkości 200 kilometrów na godzinę, tuż przed barjerą straciła zdolność wzbicia się w powietrze, stała się martwą, nieokiełznaną masą, pędzącą na zgubę tysięcy ludzi, którzy tam, o kilkadziesiąt metrów przed nią, tworzyli ów szary, zbity w jednociało tłum.

Za chwilę oto wpadnie między nich, zmiażdży, stratuje, zgniecie na krwawą miazgę.

Ale Bielecki „orjentował się szybko“. I tym razem nie wahał się ani przez chwilę mając przed sobą dwie alternatywy: werżnąć się krwawem pchnięciem w ludzką masę, lub *położyć* nową maszynę, narażając się na skręcenie karku.

Nie było czasu myśleć. Wogóle na nic innego, prócz decyzji, nie było czasu.

Pilot położył ster na burtę i kopnął orczyk, zasłaniając twarz ramieniem, aby uchronić ją od uderzenia przy kraksie.

Maszyna, gwałtownie wychylona w lewo, skręciła na miejscu. Lewe koło, obcinając zabezpieczające bolce, spadło z osi i potoczyło się pomiędzy nogi patrzących, zmartwiałych w przerażeniu ludzi. Zastrzał podwozia ugrzązł w piasku, lewy dolny płat prysnął w drzazgi z suchym trzaskiem, ogon płatowca opisał warjacki łuk w powietrzu, a martwy silnik grzmotnął o ziemię.

Potem zwolna samolot przewalił się na wznak i znieruchomiał, jako bezkształtny stos złachmanionych szczątków, sterczących podłużnic, zwisających linek, połamanych stójek i podartego płótna.

* *
*

Bielecki przyszedł do klubu z ręką na temblaku.

Nikt jakoś nie zwrócił nań uwagi. Ogólnem zdaniem było, że popartacku „ugropił“ maszynę.

Siadł w kącie i kazał sobie podać kawę i koniak.

Dopiero po dłuższej chwili zjawił się Rygier.

— No cóż? — powiedział z uśmiechem— w praktyce nie stosujesz swoich teorji o ratowaniu własnej skóry przedewszystkiem, co? Zostałeś *„nieznanym bohaterem“*.

I Bielecki odetchnął z ulgą: *przecież* znalazł się ktoś, kto go właściwie ocenił.

— KONIEC —

W roku ubiegłym nauczyłem się jazdy na motocyklu (syst. A. J S., 2-cyl., 8 HP) i, rzecz zrozumiała, postanowiłem sobie nabyć motocykl. Mam katalogi kilku firm motocyklowych, lecz na jaką maszynę się zdecydować — tego nie wiem. Przypuszczam, że prócz siły motoru nie jest obojętną na tutejsze drogi kwestja wytrzymałości maszyny gdyż mamy tu drogi przeważnie gruntowe i to marne.

Najuprzejmiej przeto proszę o nadesłanie mi odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy wystarczy na nasze drogi maszyna 1-cyl. czy też musi być 2-cylindrowa?

2. Jaki winien być litraż 1-cylindrówki, jeśli oczywiście takowa wogóle będzie mogła mieć tutaj zastosowanie, aby jazda była łatwą po złych drogach?

3. Jakie są lepsze motory: czy z cylindrem pochylonym czy też z pionowym?

4. Jakiej marki maszyna byłaby najodpowiedniejszą?

5. Jakie motocykle są lepsze: „Montgomery" czy „Excelsior".

z najwyższym poważaniem

Eug. Keturakis.

Wilejka, 19/III 1929 r.

Odpowiedź: Motocykl jednocylindrowy, zwłaszcza na drogi złe i drogi gruntowe, nietylko wystarcza, ale nawet pod niektóremi względami ma przewagę nad dwucylindrowym, o ile oczywiście będzie używany do jazdy solowej, t. zn. bez wózka.

Motocykl jednocylindrowy przy dostatecznej sile waży daleko mniej od dwucylindrowego (waga przeciętna jednocylindrówki — około 130 kg., gdy przeciętna waga dwucylindrówki wynosi około 180 kg.) co ma wielkie znaczenie, dla jeźdźca solowego, ponieważ ułatwia mu panowanie nad maszyną i manewrowanie nią w trudnych sytuacjach.

Większość motocykli jednocylindrowych (zwłaszcza angielskie i inne wzorowane na nich) jest zaopatrzonych w sprzęgło, którym się manewruje za pośrednictwem dźwigni ręcznej, umieszczonej na kierowniku. Urządzenie to pozwala kierowcy swobodnie manewrować nogami (w przeciwieństwie do maszyn, które mają t. zw. „nożne sprzęgło") co ma zwłaszcza wielkie znaczenie przy jeździe po złej, lub błotnistej drodze, gdzie niekiedy nawet bardzo wolna jazda nie chroni przed pośliźnięciem, grożącem w każdej chwili upadnięciem maszyny.

W takich okolicznościach wielką rolę, z punktu widzenia łatwości i bezpieczeństwa jazdy, odgrywa także waga maszyny. Jeźdźcowi zawsze łatwiej jest przywrócić równowagę maszynie lżejszej niż cięższej. Z tego punktu widzenia maszyny angielskie mają dużą przewagę nad masywnemi maszynami amerykańskiemi, ponieważ odznaczają się pomimo delikatnej na pozór budowy, dzięki której stosunkowo mało ważą, dużą wytrzymałością i trwałością, zawdzięczające pierwszorzędnemu materjałowi. Zaznaczyć przytem należy, że motory angielskie mają w całym świecie wyrobioną pochlebną opinję i odznaczają się dużą wydajnością i trwałością.

Ważną rzeczą przy wyborze motocykla jest również zwrócenie uwagi na rodzaj rozrządu wentyli. Wentyle kierowane od góry przemawiają przeważnie zatem że maszyna (t. zw. souper — sport) przeznaczona jest do szybkiej jazdy i w warunkach jazdy po złej drodze, gdzie z konieczności szybkość musi być zredukowana, maszyna będzie się źle czuła. Chcąc uzyskać swoją minimalną szybkość będzie na trzecim biegu szarpać, niszcząc sprzęgło i transmisje, i utrudniając jazdę kierowcy. Okoliczność ta zmusza jeźdźca do korzystania z drobniejszych biegów, co przy dłuższej jeździe sprowadza przegrzanie się motoru.—Natomiast motocykle wyposażone w motory o wentylach kierowanych od dołu, przeznaczone są do jazdy wolniejszej i przy pracy na wolnych obrotach nie męczą się, jak poprzednie, pracując jednocześnie wydatnie, wobec czego jeździec nie jest zmuszony do zmiany biegów, nawet przy bardzo powolnej jeździe.

Najlepszy litraż jednocylindrówki do tych celów jest 350 ccm.—500 ccm.

Jednocylindrówka ma również dużą przewagę nad dwucylindrówką ze względu na ekonomję zużycia benzyny, a zwłaszcza oliwy.

Wybór marki motocykla jest rzeczą nawskroś indywidualną i zależy od gustu kupującego, często od zasobów pieniężnych, tegoż a czasem nawet od jego wzrostu, jeżeli zainteresowany jest człowiekiem bardzo wysokim, lub bardzo niskim. Dla powyższych powodów nie możemy w tej kwestji służyć radą.

Dla tych samych powodów nie rozstrzygniemy kwestji, która z marek jest lepsza „Montgomery" czy „Excelsior". Obydwie są popularnemi markami angielskiemi i cieszą się zasłużonym uznaniem.

W razie gdyby do tego celu miała służyć maszyna z wózkiem, wówczas radzimy dwucylindrówkę amerykańską o masywnej budowie, jak np. „Harley" lub „Indian" (pojemność 1000 ccm. lub 1200 ccm.)

Bilans fabryki Triumph za rok 1928.

Rok bilansowy, kończący się w sierpniu 1928 r. wykazał świetny stan fabryki Triumph w Coventry.

Nie bacząc na rozszerzenie fabryki i znaczne inwestycje budowlane, towarzystwo akcyjne wypłaciło swym akcjonarjuszom dywidendę 6½ proc

Fabryka należy do niewielu fabryk angielskich budujących motocykle. które nie wymagały zwiększenia kapitału zakładowego Wówczas, gdy większość angielskich fabryk motocykłowych była zmuszona w ciągu ostatnich czterech lat do znacznego zwiększenia swego kapitału zakładowego, Triumph pracuje swym kapitałem zakładowym 292.000 funtów angielskich.

Sprostowanie.

W dniu 15-go b. m. otrzymaliśmy list od *p. por. J. Meissnera* z prośbą o zamieszczenie sprostowania w „Autolocie", dotyczącego pewnej nieścisłości, która znajdowała się w artykule Nr. 11 p. t. *„Lotnictwo komunikacyjne u nas i gdzieindziej"*. Sprostowania tego nie mogliśmy z braku miejsca zamieścić w n-rze poprzednim, w obecnym zaś, podajemy wyjątek z listu p. por. Meissnera, sprostowujący *nieścisłość, dotyczącą eksploatacji linji lotniczej* na szlaku *Wiedeń — Warszawa — Kraków.*

„Artykuł powyższy napisany został na podstawie pracy prof. Hirschanera, wykładowcy Ecole d'Aeronautique w Paryżu. Ponieważ (jak słusznie na to zwrócił uwagę Zarząd linji lotniczych „Lot") odnośnie do austrjackiej spółki „Kartner Luftoerkehr A. G." — wiadomość podana w pow. artykule jest nieścisła, niniejszem prostuję ją, stwierdzając, że jedynym eksploatatorem linji lotniczej: Wiedeń-Kraków-Warszawa jest polskie T-wo „Lot".

(—) J. Meissner por. pilot.

Inż. RYSZARD MINCHEJMER.

TURYSTYKA LOTNICZA.

(Dokończenie).

Dla takich więc celów powinny byc brane pod uwagę samoloty silniejsze, ponad 80 KM. a więc i kosztowniejsze. Dla ułatwienia nabywania takich maszyn i dla ułatwienia pracy konstruktorów i fabryk, dla zmniejszenia ceny, propaguje się obecnie we Francji myśl tworzenia „kooperatyw zakupu", w których zrzeszałoby się grono osób, pragnących nabyć samoloty tego samego typu i które dawałyby fabryce obstalunek odrazu przynajmniej na 20 sztuk, coby już pozwoliło na produkcję seryjną. Dzięki osiągniętemu ostatnio porozumieniu między Potezem i Renaultem, możliwe będzie nabywanie w ten sposób będących już w próbach samolotów dwuosobowych za 50.000 franków.

Dla rozpoczęcia turystyki lotniczej nie wystarcza zaopatrzyć się w samolot i nauczyć się go prowadzić, ale *trzeba być jeszcze przygotowanym na pokonanie całego szeregu trudności*, związanych z utrzymaniem i eksploatacją aparatu. Nie będziemy go przecież trzymali w pokoju, a trzeba się postarać o jakieś dla niego pomieszczenie. Utrzymywanie aparatu w hangarach na lotnisku rządowem lub towarzystwa komunikacyjnego jest bardzo kosztowne i nie zawsze wygodne. Bardzo więc jest rzeczą pożądaną, żeby samolot był konstrukcji, pozwalającej na łatwe rozmontowanie skrzydeł, bez potrzeby każdorazowego doregulowania ich po ponownem założeniu, gdyż da się on wówczas z łatwością postawić do garażu od dużego samochodu. Dalszym kłopotem, związanym z posiadaniem samolotu, jest zapewnienie mu koniecznej wystarczającej opieki technicznej, ponieważ dobre zaznajomienie się z techniką lotniczą jest trudne, a utrzymywanie wykwalifikowanego mechanika lotniczego jest zbyt kosztowne. Dla uniknięcia tych trudności pożądanem jest zrzeszanie się posiadaczy samolotów w danej okolicy, organizowanie wspólnych „garaży" samolotowych i utrzymywanie dostatecznego personelu technicznego. Dobrem byłoby także zorganizowanie towarzystwa „pogotowia dla samolotów z oddziałami po całym kraju któreby wysyłało na pomoc uszkodzonemu przymusowem lądowaniem aparatowi mechaników zaopatrzonych w odpowiednie narzędzia.

Tak samo jak nie wystarcza dla rozwoju turystyki samochodowej w danym kraju stworzyć dogodne warunki zaopatrywania się w maszyny, urządzanie garaży i zapewnienia opieki technicznej, ale trzeba przedewszystkiem stworzyć gęstą sieć dobrych dróg, tak i dla rozwoju turystyki lotniczej nie wystarczają ułatwienia na ywania i utrzymywania samolotów. Wprawdzie aeroplan nie potrzebuje dobrych dróg, ale wymaga dogodnych warunków lądowania.

Posiadacz samolotu, wybierający się na wycieczkę lotniczą do jakiejś miejscowości czy okolicy, powinien mieć możność bezpiecznego wylądowania i dobrego startu. Z jednej więc strony sam aparat musi być przez odpowiednią konstrukcję podwozia dostosowany do lądowania w niedogodnych warunkach terenowych i mieć możliwie krótki start, jest to piękne zadanie dla konstruktorów, przed którymi nowa dziedzina lotnictwa turystycznego otwiera ciekawe pole działalności. Z drugiej zaś strony konieczne jest stworzenie jak najliczniejszych i jak najgęściej po całym kraju rozrzuconych miejsc do dobrego i bezpiecznego lądowania. Nie chodzi tu o tworzenie licznych nowych lotnisk, bo to byłoby zbyt drogie i niecelowe, ale o to żeby organizacje lotnicze pozawierały umowy z właścicielami gruntów w danej okolicy, na mocy których ci zobowiązywaliby się za wynagrodzeniem wydzielić pewne równiejsze tereny i przeznaczyć je wyłącznie na łąki lub uprawę koniczyny, lucerny, lnu lub innych niskich roślin, nie wymagających do swej uprawy bróżd lub grząd. Nie chodzi przy tem o to, żeby był stale ten sam teren, a takie zastępcze lotnisko może co roku znajdować się gdzie indziej, byleby było zaznaczone odpowiedniemi znakami w terenie i na co rocznie wydawanej przez Aeroklub mapie lotniczej kraju. Szkody, wyrządzane przez lądowanie, byłyby naturalnie pokrywane osobno. Stworzenie sieci zastępczych lotnisk nie jest wcale trudne, bo rozrzucając je we wzajemnej odległości 30 kilometrów, potrzeba ich we Francji tylko 500 sztuk.

Zdawaćby się mogło, że jednym z hamujących rozwój turystyki lotniczej czynników jest niebezpieczeństwo lotu. Jak stwierdza p. Schelcher jest to opinja mylna, bo przy obecnym stanie rozwoju techniki lotniczej i przy należytem utrzymaniu aparatu niebezpieczeństwem może grozić tylko przymusowe lądowanie na złym terenie lub utrata szybkości na niedużej wysokości, co może być spowodowane jedynie nieostrożnością pilota.

Widzimy więc że *prywatne lotnictwo turystyczne, otwierające nowe dziedziny wrażeń i przeżyć, ma przed sobą duże widoki pomyślnego rozwoju*, należy tylko stworzyć warunki ułatwiające naukę pilotażu, nabywanie aparatu, a przedewszystkiem samą jego eksploatację.

Na Aerokluby spada wdzięczna rola tworzenia i popierania turystyki lotniczej, co żywo przypomina okoliczności, w jakich zaczynały swą działalność kluby automobilowe przed 25 do 30 laty. Za ten okres jesteśmy świadkami olbrzymiego rozrostu turystyki samochodowej. Kto zdoła przewidzieć co przyniesie ćwierć wieku w dziedzinie turystyki lotniczej!?

Pociągi powietrzne.

Interesujące próby w dziedzinie komunikacji lotniczej w ostatnich tygodniach przeprowadzone zostały przez zakłady lotnicze w Kassel (Niemcy). Mianowicie zademonstrowano tam pierwszy pośpieszny pociąg lotniczy. Garnitur składał się z samolotu normalnego opatrzonego motorem i z dwu bezmotorowych przyczepek. *Pociąg ten wystartował i następnie wzbił się w powietrze.* Na wysokości 250 m. przyczepki zostały odczepione i lotem ślizgoym opuściły się na ziemię.

Ponieważ pierwsze próby wypadły zadowalniająco, mają być w najbliższej przyszłości podobne pociągi uruchomione i to nietylko z dwoma, ale z większą ilością przyczepek.

Samolot nocny.

Nowy samolot nocny w Anglji zostanie wprowadzony wedle „Daily Cronicle“ przez zarząd angielskiej marynarki wojennej. Nowy typ samolotu, nazwanego „Buldogiem“ *wznosić się będzie w ciągu 12 minut na wysokość 4,000 metrów* i rozwijać szybkość 280 klm. na godzinę. Piloci otrzymywać będą elektrycznie ogrzewane ubranie i maski z tlenem.

W Kwietniu i maju

rozpoczną się „wyścigi“ lotników do Ameryki.

W chwili obecnej wiadomo o sześciu zamierzonych lotach. Oto ich krótki przegląd:

1) Hydroplan niemiecki „Rostra„ wystartuje z Stravemünde.

2) Aeroplan niemiecki „Dernier Rohrbach,“ którego miejsce wystartowania otaczane jest tajemnicą.

3) Aeroplan holenderski typu „Fokker“ wystartuje z lotniska irlandzkiego Baldonell.

4) Aeroplan irlandzki, na którym poleci słynny płk. Fitzmaurice, głośny ze swego lotu do Ameryki z lotnikami niemieckimi Huenefeldem i Koehlem. Płk. Fitzmaurice wystartuje również z lotniska Baldonell.

5) Aeroplan niemiecki, którego nazwisko trzymane jest w tajemnicy, a który wystartuje z Baldonell.

6) Aeroplan typu „Caproni,“ *na którym polecą lotnicy polscy Klisz i Kowalczyk*, a który również wystartuje z Baldonell.

W najbliższych dniach odzpocznie się już zatem hazardowa gra, komu wcześniej uda się wylecieć — no i kto potrafi przelecieć ocean!

MODELARSTWO LOTNICZE.

Listy nadesłane.

Dział modelarstwa lotniczego zamieszczany w tygodniku naszym na prośbę *Warszawskiego Koła Modelarzy*, a prowadzony przez młodego lecz uzdolnionego modelistę, p. Jerzego Płoszajskiego znalazł szeregi zwolenników. Od wielu Czytelników „Autolotu“ otrzymujemy listy, wyrażające opinje swe i zadowolenie z wprowadzenia tego działu, a jeden z najciekawszych zamieszczamy poniżej:

W. Szanowny Panie Redaktorze!

Jako zapalony modelista z prawdziwą radością powitałem myśl Pana umieszczenia modeli lotniczych w „Autolocie“. Modele te są tak świetnie objaśnione że np. wykonanie Caudron'a 101, przyszło mi bez żadnych trudności, no i należy przyznać, model wypadł świetnie. Jednak mimo to ośmielam zwrócić się do Pana z prośbą której wykonanie (o ile mi się zdaje) nie powinno nastręczyć Panu wielkich trudności.

Chodzi mianowicie o to, aby w „Autolocie“ umieszczone były modele samolotów z któremi wiążą się jakieś bohaterskie czyny lotników naszych lub obcych. Więc np. model Fokkera rozbitego w Bagdadzie, Amiot Idzikowskiego i Kubali, aparaty Lindbergha, Chamberlaine Byrda i t. d. Korzyść z tego byłaby podwójna, gdyż oprócz poznania konstrukcji słynnych już dziś na cały świat maszyn, model taki przedstawiałby że tak powiem, pewną wartość historyczną.

Myśl ta przypuszczam znajdzie poklask w całem światku modelarzy prowincjonalnych.

Z poważaniem
Jerzy Rubinkowski
Ostrów — Maz. ul. Małkińska 7.

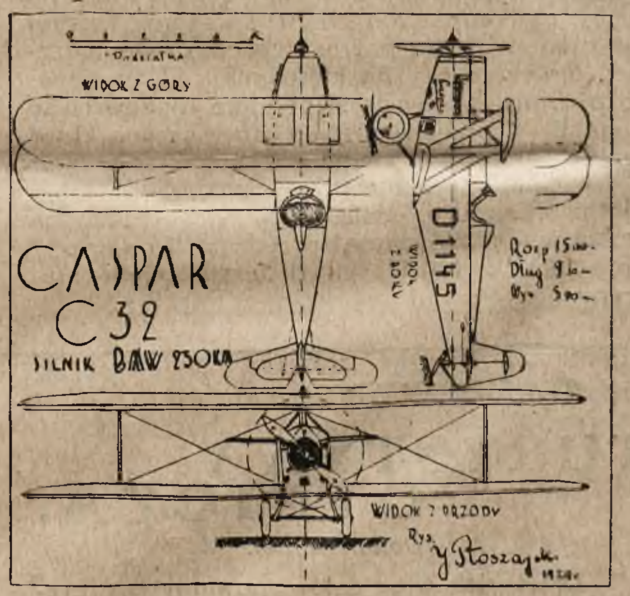
Zadość uczyniając prośbie p. J. Rubinkowskiego, podajemy poniżej opis samolotu *„Caspar C 32“*, na którem znany pilot niemiecki Otto Koenecke miał w r. ub. podjąć się próby przelotu z Europy do Ameryki przez Atlantyk północny i o którem wiele pisano w prasie zagranicznej.

Zaznaczamy również, że w dalszej serji opisu budowy modeli samolotów podawać będziemy, opisy maszyn wymienionych przez p. Rubinkowskiego i szereg innych Czytelników. Wzmianka zaś nasza jest jednocześnie odpowiedzią na zapytania i uwagi, które poczęści zbiegają się z naszym kierunkiem.

Redakcja.

„Caspar C 32“

C 32 jest maszyną transatlantycką, konstrukcji niemieckiej, na której pilot *Otto Koencke* miał w roku zeszłym przeforsować *Atlantyk połnocny z Europy do Ameryki.* Wyniki jednak były za słabe i lotnik zrezygnować musiał z laurów zwycięzcy, pogromcy przestworzy. Caspar jest dwupłatem, zaopatrzonym w najpopularniejszy w Niemczech silnik B. M. W. (Bayerische Motoren Werke) o mocy 230 KM. *Silnik ten znany jest w Polsce z długoletniego obsługiwania Junkersów „Aerolotu“.* Kadłub całkowicie drewniany kryty dychtą mieści w swej środkowej części zbiorniki z benzyną i kabinę pilota. Komora płatowa składa się baldachimu oraz dwóch rozpórek międzyskrzydłowych w kształcie litery N. Górne skrzydło zawiera dwa zbiorniki opadowe. W masce silnika są po obu stronach nieznaczne wypukłości mieszczące głowicę cylindrów. Z lewej strony znajduje sie chłodnica do zmaru, składająca się



z czterech żeberek. Chłodnica czołowa normalna Podwozie normalne czterogoleniowe. Lotki tylko w dolnem skrzydle sterowane sztywno bezpoślednio od drążka. Na szczególną uwagę zasługuje opierzenie. Oprócz steru i statecznika wysokości i kierunku znajduje się jeszcze jedna płaszczyzna pozioma umieszczona na górnej krawędzi statecznika kierunku, dla nadania maszynie większej stateczności poziomej. Płoza ogonowa wsparta jest przegubowo na ostatniej ramce kadłubowej. Amortyzacja tak w podwoziu, jak i w płozie gumowa. Po zmontowaniu malujemy całość na kolor piaskowy. Maskę oprofilowujemy cyntolją, a następnie malujemy na niej napis Caspar. Na kadłubie umieszczamy czarne litery D 1145 lub na białem polu Germania. *Model dość trudny*, lecz bardzo efektowny.

Jerzy Płoszajski.

Odpowiedzi Redakcji:

P. **Roda** — Kamień. Nie możemy zamieścić w żadnej formie.

p. **M. O.** — Anonimowe do kosza.

P. **M. Rozwadowski** — Kraków. Szkoda fatygi.

P. **E. Kwiatkowski** — Gródek Jagielloński. Sytuacja podobna panuję wszędzie.

P. **K. A.** — Odpowiedź szukać należy w artykule Nr. 14 „Autolotu“.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu“: kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT“ sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSK.

Drukarnia „Społeczna“, Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80.